EL MITO

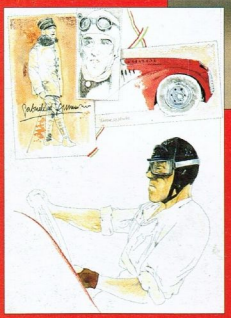
40

Ferrari

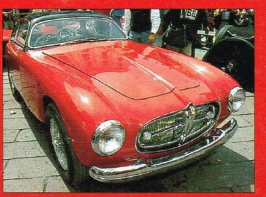
Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

312 T5: la última "boxer"

Pintura: Nani Tedeschi



248/268 SP: las Sport 8 cilindros



195 Inter: de las carreras a la ruta

9 789504 900306 10040 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 40

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Balgorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en mayo de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 4 950-49-0033-X

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

1980: derivada del auto campeón del mundo con Jody Scheckter el año anterior, fue protagonista de una de las peores temporadas en Fórmula 1 del Cavallino.

GP de Italia 1980 en Imola: Jody Scheckter al volante de la Ferrari 312 T5.

La Ferrari 312 T5 es la evolución directa de la precedente T4, que en 1979 le permitió a Jody Scheckter coronarse Campeón del Mundo. En la historia de la Casa de Módena, es una de las monoplazas menos afortunadas, habiendo logrado en 1980 apenas ocho puntos en la clasificación reservada a los constructores.
La 312 T5, en un año de desarrollo de las monoplazas con el efecto suelo, resultó irremediablemente perjudicada por la falta de progresos en el aspecto aerodinámico. Esto también se debió a la arquitectura del doce cilindros boxer, que ocupaba con las tapas de cilindros el espacio necesario para los conductos de aire, destinados a generar el famoso "efecto suelo".

PARA LAS ADVERSARIAS, UNA VENTAJA AERODINAMICA

Las monoplazas rivales, especialmente Williams, Ligier y Brabham, fueron invencibles gracias a su eficacia aerodinámica. En el mismo período, Renault comenzó a imponer la superioridad de

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la versión introducida desde el GP de los Estados Unidos Oeste)

Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 180°, diámetro por carrera 80 x 49,6 mm, cilindrada 2991,8 cm³, compresión 11,5:1
Distribución:	cuatro válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	515 CV a 12300 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños, revestido con paneles de aluminio
Tracción:	trasera, caja transversal de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, con cuadriláteros deformables
Neumáticos:	Michelin, de 13 pulgadas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados
Dimensiones:	4,53/2,12 (2,145)/1,02 m; ejes: del. 1,70 (1,750) m, tras. 1,615 (1,625) m
Capacidad tanque:	210 litros
Peso:	611 kilos
Unidades producidas:	6
Números de chasis:	de 042 a 048 (el 047 no es seguro que haya sido realizado y, de todos modos, no corrió)

los motores turbo por sobre los aspirados. Alan Jones se coronó campeón del mundo y Williams triunfó en la Copa de Constructores. La Ferrari tuvo que conformarse con el décimo puesto de Villeneuve, quien sumó seis puntos, y del decimonoveno de Scheckter, campeón del mundo saliente, con apenas dos puntos.

LA 312 T5 ES HERMANA DE LA VICTORIOSA T4

La 312 T5 retomaba las soluciones técnicas y la estructura de la T4. Con respecto a este último auto, fue levemente modificada la geometría de la suspensión delantera y mejorada la eficiencia aerodinámica general. A tal fin, las tapas de cilindros del motor boxer fueron estrechadas cuatro centímetros.

Así, rediseñando el carenado del motor, fue posible aumentar el espacio destinado al pasaje del aire por debajo del auto, que garantizaba el efecto suelo tan buscado por los proyectistas. La intervención sobre las suspensiones fue necesaria para tratar de aprovechar a pleno las características de los neumáticos radiales Michelin, que el año anterior habían estado entre los artífices del éxito mundialista de la Ferrari. En vista del Campeonato Mundial de 1980, la 312 T5 fue presentada en noviembre de 1979, anticipadamente con respecto a los tiempos habituales de la Ferrari.

LA ULTIMA FERRARI F1 CON CHASIS TUBULAR

Como la T4, el auto se caracterizaba por un pronunciado "labio" delantero, que tenía la función de dividir los flujos de aire destinados a la parte supe-

EL ATRASO EN EL DESARROLLO AERODINAMICO

A pesar de que el motor con doce cilindros contrapuestos no era adecuado para realizar una monoplaza con efecto suelo, la 312 T4 resultó ser ganadora en 1979. La Ferrari, de cualquier manera, pagó un caro precio, el año siguiente, por el atraso en el desarrollo aerodinámico de sus monoplazas. Atraso que se debió a varias razones. Al no disponer de un túnel de viento con piso móvil, capaz de entregar indicaciones más exactas, Forghieri y los otros técnicos fueron inducidos a subestimar los beneficios que podía traer una investigación más refinada del efecto suelo. También la decisión de realizar un motor sobrealimentado alargó la vida del siempre poderoso doce cilindros "chato". En efecto, hubiese sido inútil diseñar y realizar para un solo año un doce cilindros en V con ángulo pequeño entre las bancadas, el tipo de motor que hubiese permitido realizar un verdadero "wing car" (auto-ala), similar a los adversarios.

Villeneuve en el GP de Inglaterra de 1980.

En la foto superior, la presentación de la 312 T5 en Maranello: desde la derecha, Scheckter, Ferrari, Piccinini, Villeneuve y Forghieri.

rior y la inferior de la monoplaza. La trompa estaba dotada de un alerón a todo lo ancho, característico de las Ferrari de Fórmula 1 desde la época de la 312 B3. Salvo diferencias de detalles, la carrocería de la 312 T5 era casi igual a la del vehículo anterior. El chasis, por última vez en la historia de la Ferrari en Fórmula 1, fue otra vez realizado utilizando una jaula de caños revestida por paneles de aluminio remachados. No se dieron muchos pasos adelante con respecto a la potencia máxima del propulsor, que quedó en 515 caballos a 12.300 vueltas por minuto. Se trataba, de cualquier manera, de un valor elevado para un motor aspirado de la época, que mantuvo a Ferrari en la cima en ese campo específico. Como indicaba la letra T en el nombre de la monoplaza, la caja siguió siendo transversal, con cinco marchas.

Las carencias de la 312 T5 se manifestaron inmediatamente. La monoplaza estaba netamente en desventaja en términos de adherencia con respecto a sus adversarias, porque podía disponer de un efecto suelo menos incisivo, debido en gran medida al ancho del motor.

La situación empeoró con el correr de la temporada, a causa de los continuos progresos en el aprovechamiento de los fenómenos aerodinámicos por parte de los constructores rivales.

PROBLEMAS DE PESO Y DE NEUMATICOS

También la reducida resistencia torsional del chasis perjudicó al modelo, además de la masa relevante de la monoplaza. La 312 T5 era un vehículo con un peso promedio de 611 kilos en condiciones de marcha.

Lamentablemente para la Ferrari, los Renault, que tenían exigencias diferentes, eran mucho más competitivos que las 312 T5 en 1980. La Ferrari subrayó, a fin de la temporada, el hecho de que con neumáticos adecuados la 312 T5 hubiera podido recoger muchos más puntos en la tabla del Campeonato del Mundo. Pero, en realidad, no fue así, y la 312 T5 es recordada como uno de los vehículos de menores resultados en la historia de la Casa de Módena.

LOS RESULTADOS DE LA 312 T5

1980

GP de EE. UU. Oeste, *4 de octubre*	*5°*	*Scheckter*
GP de Bélgica, *4 de mayo*	*6°*	*Villeneuve*
GP de Mónaco, *18 de mayo*	*5°*	*Villeneuve*
GP de Alemania, *10 de agosto*	*6°*	*Villeneuve*
GP de Canadá, *28 de septiembre*	*5°*	*Villeneuve*

PARA VILLENEUVE POCOS PUNTOS Y NINGUNA VICTORIA

Gilles Villeneuve apenas alcanzó un sexto lugar en Bélgica, un quinto en Montecarlo, un sexto en Alemania y un quinto en Canadá. Todavía peor le fue a Jody Scheckter, que terminó una sola carrera, el GP de los Estados Unidos Oeste, entre los primeros seis, ubicándose quinto.

El motor turbo utilizado en la 312 T5 en el verano de 1980.

EL ULTIMO BOXER DE LA HISTORIA DE MARANELLO

El motor de doce cilindros contrapuestos de la 312 T5 fue el último de una serie ganadora de Ferrari. Concebido por Mauro Forghieri, este tipo de propulsor debutó en la 312 B en 1970, permitiendo la conquista del Mundial de Pilotos en 1975, 1977 y 1979. En total, los doce cilindros boxer de la Ferrari ganaron 37 GP sobre 158 participaciones, un resultado realmente envidiable. La llegada de las monoplazas con efecto suelo decretó el final de la arquitectura con cilindros contrapuestos. En el caso específico, la serie de los boxer Ferrari fue interrumpida por la llegada de un nuevo seis cilindros turbocomprimido de 1496 centímetros cúbicos, que debutó en prueba en el verano de 1980. Después de la precursora Renault, la Ferrari fue la segunda casa constructora que tomó el camino de los motores sobrealimentados en Fórmula 1, camino que a esa altura ya se había mostrado ganador y había abierto un nuevo curso tecnológico.

1978, cuatro victorias para Reutemann

Domina Lotus, campeón del mundo con Mario Andretti. Al final de la temporada el Cavallino es tercero con Reutemann y noveno con Villeneuve.

El Campeonato Mundial de Fórmula 1 de 1978 es recordado por el dominio de Lotus, que superó por un amplio margen a la Ferrari también en la Copa de Constructores. Mario Andretti fue campeón del mundo delante de su compañero de equipo Ronnie Peterson. Con respecto a los pilotos de la Ferrari, Reutemann fue tercero y Villeneuve noveno en la clasificación final.

Andretti comenzó ganando el primer gran premio de la temporada, el de Argentina en Buenos Aires. Segundo fue Lauda, delante de Depailler, Hunt, Peterson y Tambay.

En el GP de Brasil, en Río de Janeiro, la Ferrari ganó con Reutemann, gracias también al aporte de los neumáticos radiales Michelin. El argentino precedió a Fittipaldi, Lauda, Andretti, Regazzoni y Pironi.

En Kyalami, en Sudáfrica, Peterson ganó en el embalaje final, superando a Depailler. Tercero fue Watson seguido por Jones, Laffite y Pironi.

La 312 T3 de Reutemann preparada en la linea de largada del GP de Austria 1978.

1978: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Brasil, *29 de enero*	*1° Reutemann*
GP de EE. UU. Oeste, *2 de abril*	*1° Reutemann*
GP de Bélgica, *21 de mayo*	*3° Reutemann, 4° Villeneuve*
GP de Inglaterra, *16 de julio*	*1° Reutemann*
GP de Austria, *13 de agosto*	*3° Villeneuve*
GP de Holanda, *27 de agosto*	*6° Villeneuve*
GP de Italia, *10 de septiembre*	*3° Reutemann*
GP de EE. UU. Este, *1° de octubre*	*1° Reutemann*
GP de Canadá, *8 de octubre*	*1° Villeneuve, 3° Reutemann*

FERRARI PROTAGONISTA EN EL COMIENZO DE LA TEMPORADA

En el GP de los Estados Unidos Oeste, en Long Beach, la Fe-

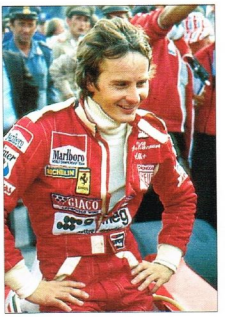
LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

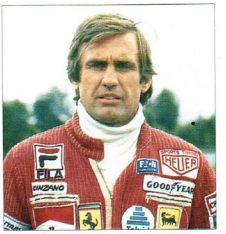
Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Andretti	Lotus-Ford	64	6 (RA, B, E, F, A, H)
Peterson	Lotus-Ford	51	2 (SA, AU)
Reutemann	Ferrari	48	4 (BR, EE.UU. O, GB, EE.UU. E)
Lauda	Brabham-Alfa	44	2 (S, I)
Depailler	Tyrrell-Ford	34	1 (MC)
Watson	Brabham-Alfa	25	
Scheckter	Wolf-Ford	24	
Laffite	Ligier-Matra	19	
Fittipaldi	Fittipaldi-Ford	17	
Villeneuve	Ferrari	17	1 (CND)
Jones	Williams-Ford	11	
Patrese	Arrows-Ford	11	
Hunt	McLaren-Ford	8	
Tambay	McLaren-Ford	8	
Pironi	Tyrrell-Ford	7	
Regazzoni	Shadow-Ford	4	
Jabouille	Renault	3	
Stuck	Shadow-Ford	2	
Brambilla	Surtees-Ford	1	
Daly	Ensign-Ford	1	
Rebaque	Lotus-Ford	1	

1978: EL MUNDIAL DE ARGENTINA

Política: *En Italia las Brigadas Rojas secuestran y matan al presidente de la Democracia Cristiana, Aldo Moro. El presidente italiano, Giovanni Leone, involucrado en una serie de escándalos, renuncia. Sandro Pertini es elegido para reemplazarlo. Muere el papa Paulo VI. Su sucesor, Juan Pablo I, muere tras apenas 34 días de pontificado. Luego es elegido papa Karol Wojtila, Juan Pablo II, primer pontífice no italiano luego de 455 años.*

Deporte: *Campeonato Mundial de Fútbol en la Argentina, que gana su primer título mundial de ese deporte.*





Para los dos pilotos de Maranello, Villeneuve, a la izquierda, y Reutemann, abajo, 1978 tuvo un sabor amargo: cinco victorias y un Mundial desperdiciado.

A la izquierda, Carlos Reutemann en el GP de Italia, en el que conquistará la tercera posición.

rrari volvió al éxito con Reutemann. Su compañero Villeneuve comandó la carrera al comienzo, antes de chocar con el Shadow del rezagado Regazzoni. Andretti llegó segundo, dejando atrás a Depailler, Peterson, Laffite y Patrese. En Montecarlo ganó por primera vez Depailler, con Lauda segundo delante de Scheckter, Watson, Pironi y Patrese. En el GP de Bélgica, en Zolder, debutó el Lotus 79, que le permitió a Andretti ganar delante de Peterson, de las Ferrari de Reutemann y Villeneuve, de Laffite y de Pironi. En España, en Jarama, Andretti y Peterson fueron otra vez primero y segundo, precediendo a Laffite, Scheckter, Watson y Hunt.

LAUDA GANA CON EL BRABHAM "A VENTILADOR"

En el GP de Suecia, en Anderstorp, ganó Lauda con un Brabham equipado con un ventilador (prohibido inmediatamente después) para obtener el efecto suelo. Detrás del austríaco se clasificaron Patrese, Peterson, Tambay, Regazzoni y Fittipaldi.

En Le Castellet, en el GP de Francia, Andretti y Peterson terminaron primero y segundo, con Hunt, Watson, Jones y Scheckter clasificados detrás de ellos. La Ferrari, con ambos Lotus retirados, ganó el GP de Inglaterra en Brands Hatch con Reutemann. Segundo fue Lauda, delante de Watson, Depailler, Stuck y Tambay.

En Alemania, en Hockenheim, Andretti fue primero, precediendo a Scheckter, Laffite, Fittipaldi, Pironi y Rebaque.

En Zeltweg, en el GP de Austria, volvió a ganar Peterson. Segundo fue Depailler, seguido por Villeneuve, Fittipaldi, Laffite y Brambilla. En el GP de Holanda, en Zandvoort, Andretti y Peterson volvieron a copar el podio. Tercero llegó Lauda, con Watson, Fittipaldi y Villeneuve a sus espaldas. El GP de Italia en Monza fue marcado por un espantoso accidente en la largada que le causó graves fracturas a Peterson: lamentablemente, en el hospital el piloto sufrió una embolia y falleció. Andretti y Villeneuve fueron penalizados con un minuto por anticipar la largada; así ganó Lauda, delante de Watson, Reutemann, Laffite, Tambay y el propio Andretti quien, tristemente, se coronó campeón del mundo.

FINAL DE TEMPORADA AMARGO: MUERE GUNNAR NILSSON

Reutemann, con la Ferrari, ganó el GP de los Estados Unidos Este, en Watkins Glen, superando a Jones, Scheckter, Jabouille, Fittipaldi y Tambay. En Montreal, en Canadá, Villeneuve logró finalmente ganar su primer gran premio al volante de la Ferrari. Segundo fue Scheckter delante de Reutemann, Patrese, Depailler y Daly. Pocos días después, otro duelo golpeó a la Fórmula 1: enfermo de cáncer, murió en un hospital de Londres Gunnar Nilsson.

LAS SPORT

248/268 SP, "ocho" voladores

1962: a pesar de haber sido manejadas también por Baghetti y Scarfiotti, las dos berlinettas con motor trasero 8 cilindros en V de 250 CV no obtuvieron ningún resultado de relieve.

El motor V8 de las 248/268 SP, arriba, es fruto de una intuición del técnico toscano Carlo Chiti.

No hay sólo míticos motores 12 cilindros en el pasado de la Ferrari. Además del paréntesis de los cuatro cilindros creados por Aurelio Lampredi y la afortunada familia de los motores Dino V6, hubo también un V8: aquel que equipaba la 248 SP, que luego evolucionó en 268 SP. Un motor único en la historia Ferrari, que no logró éxitos pero que, de cualquier manera, entró en la historia de la Casa de Maranello por sus particularidades técnicas.

GRANDES INNOVACIONES TECNICAS GRACIAS A CARLO CHITI

El comienzo de los años sesenta fue un período de gran efervescencia en Ferrari. Y gran parte del mérito de esa hiperactividad es de Carlo Chiti, el proyectista toscano que llevó una ráfaga de renovación a la Sección Proyectos de Maranello, y no tuvo el tiempo para ver realizadas algunas de sus ideas (entre ellas, el auto aquí ilustrado) porque dejó Ferrari en noviembre de 1961, junto a Romolo Tavoni, Giotto Bizzarrini y otros técnicos.

Entre sus numerosas intuiciones está el compacto motor V8 destinado a la 248 SP, con las dos bancadas en un ángulo de 90° para limitar una altura excesiva. Presentada en Maranello el 24 de febrero de 1962, el mismo día que sus hermanas con motor V6 (196 SP, 246 SP y 286 SP), la 248 SP era idéntica a estas últimas hasta en los menores detalles, en las dimensiones y en la carrocería con la característi-

LOS RESULTADOS DE LA 248 SP Y DE LA 268 SP

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
12 Horas Sebring	*24/3/1962*	*Fulp/Ryan*	*13°*
Targa Florio	*6/5/1962*	*P. Hill*	*retirado*
1000 Km Nürburgring	*21/5/1962*	*P. y R. Rodríguez*	*retirados*
24 Horas Le Mans	*junio de 1962*	*Baghetti/Scarfiotti*	*retirados*

ca trompa en V con dos tomas de aire, y la cola coronada por un esbozo de spoiler.

CON RESPECTO A LAS VIEJAS 246 SP SOLO EL PARABRISAS ES MAS BAJO

Con respecto a las 246 SP del año anterior, las nuevas sport se diferenciaban sólo por el parabrisas, que era más bajo, y por la línea levemente distinta en la parte trasera, más baja y filosa. El debut de la 248 SP se realiza en las 12 Horas de Sebring, segunda prueba del Campeonato Mundial de Marcas.

La Ferrari 248 SP el día de su presentación.

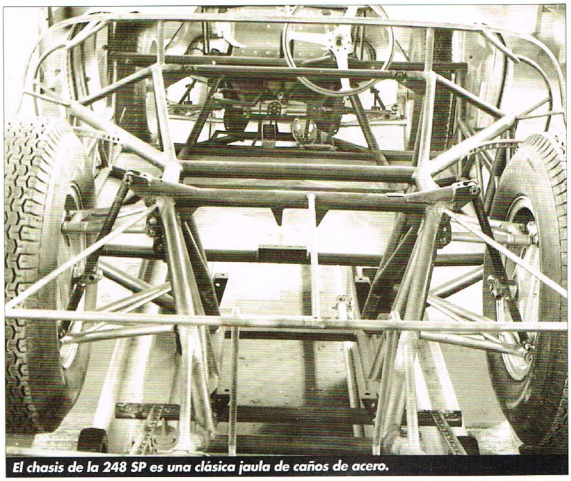
Las Ferrari presentes están inscriptas únicamente por equipos privados: la 248 SP es destinada a Stirling Moss e Innes Ireland, pero Moss, "el

La trompa de las SP 8 cilindros recordaba aquella de la 156 F1 de 1961.

rey sin corona" de la Fórmula 1, no está satisfecho y por eso el auto pasa a la pareja Fulp-Ryan.

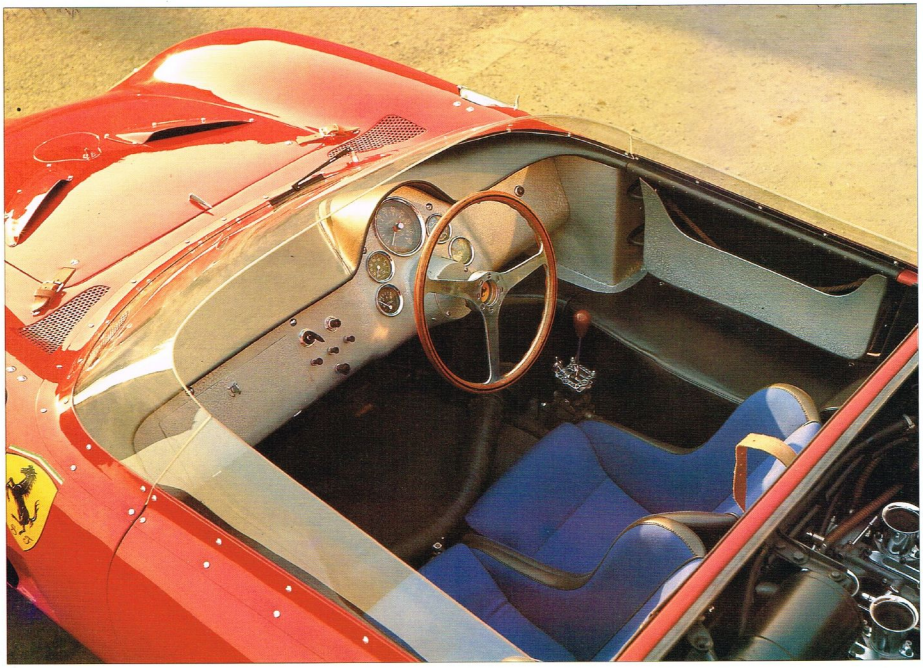
SU MEJOR RESULTADO ES UN DECIMOTERCER PUESTO

Los dos americanos la llevan hasta un modesto decimotercer lugar, que de cualquier manera será el mejor resultado de la carrera de la V8.
Para tratar de mejorar la pobre performance, después de la carrera el motor aumentó su cilindrada a 2645 cm^3: la potencia se incrementó en apenas 10 caballos, pero el motor ganó en cuanto a torque y comportamiento.
Lamentablemente sirvió de poco, porque en las carreras siguientess la mala suerte se



El chasis de la 248 SP es una clásica jaula de caños de acero.

Como las Ferrari Sport de la época, también la 248 SP tiene el volante a la derecha.



UN MOTOR PENSADO PARA LA RUTA

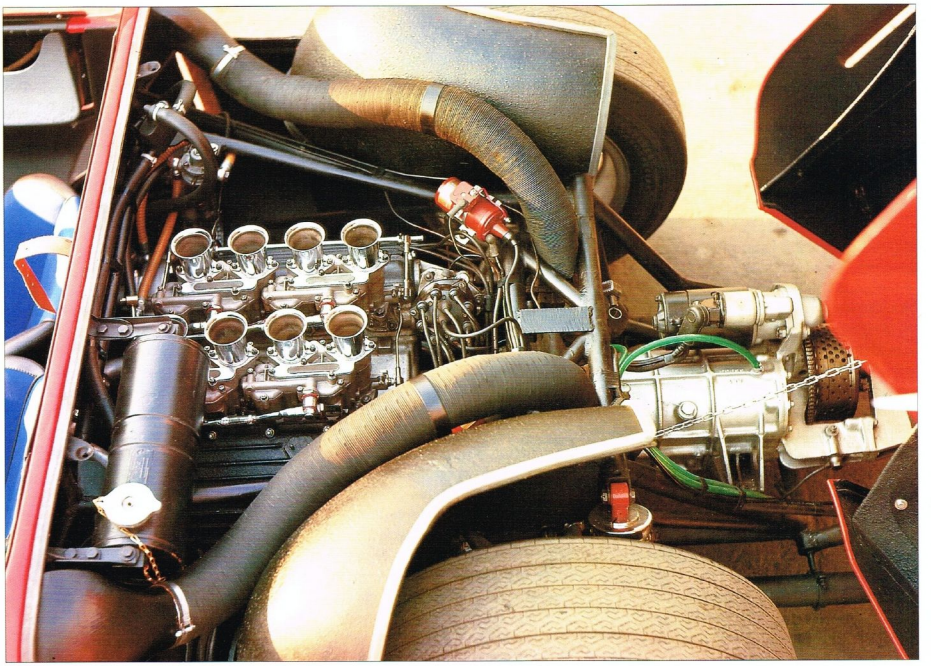
Persona volcánica por temperamento, Carlo Chiti era un técnico abierto a las novedades y además profundamente convencido de la importancia de la aerodinámica: las Dino SP con motor trasero son un óptimo ejemplo de su capacidad para inventar nuevas soluciones técnicas. Para obtener potencias superiores a las de los motores V6, pero sin modificar el chasis porque Enzo Ferrari no hubiera aprobado nunca los gastos necesarios, Chiti probó el camino del motor V8. En la primera versión, utilizada sólo una vez en carrera, el V8 tenía una cilindrada de 2,4 litros (de ahí el nombre 248, es decir 2,4 litros y 8 cilindros); luego fue llevada a 2,6 litros, con diámetro y carrera análogos a aquellos de los motores 400 SA. Se trataba de una tentativa de racionalización productiva, en función de la adopción del ocho cilindros en V en un vehículo de serie. Pero el experimento no tuvo éxito, y hubo que esperar otros trece años antes de ver un motor V8 montado sobre una Ferrari de producción normal (la 308 GTB de 1975).

ensañó con la 268 SP: el único resultado digno de nota fue el cuarto tiempo absoluto obtenido por los hermanos Rodríguez en las pruebas de clasificación de las 24 Horas de Le Mans. Durante la carrera, el auto, llevado por Giancarlo Baghetti y Ludovico Scarfiotti hasta el segundo lugar absoluto, debió retirarse por problemas de la caja.

Fue su última participación en una competencia, ya que para la temporada siguiente estaba lista una "todo atrás" de nivel muy superior: la 250 P.

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la 268 SP)

Motor:	trasero longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 77 x 66 (77 x 71) mm, cilindrada 2459 (2645) cm³, compresión 9,8:1 (9,6:1)
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores Weber 40 IF2C
Encendido:	mono, por distribuidor
Potencia:	250 CV a 7400 rpm (260 CV a 7500 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis tubular, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Embrague:	discos múltiples
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas
Ejes:	del. 1310 mm, tras. 1300 mm
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Neumáticos:	del. 5.50-15, tras. 7.00-15
Dimensiones:	paso 2,32 metros, peso 870 kilos
Unidades producidas:	3
Números de chasis:	0798/SP, 0802/SP y 0806/SP



El motor 8 cilindros en V de la 248 SP disponía de 250 CV. Diez más tenía la 268 SP.

195 Inter, una GT de otros tiempos

1951: deriva de la berlinetta victoriosa en las Mil Millas de 1950. Es heredera de la 166 Inter, la primera Gran Turismo de Maranello. Es producida en apenas veintisiete unidades.

La 195 Inter, segunda Gran Turismo Ferrari de todos los tiempos, es presentada en el salón de Bruselas de 1951, pero ya en la segunda mitad de 1950 habían comenzado a circular algunos prototipos. Es una linda coupé, que abandona las líneas levemente redundantes de su antepasada, la 166 Inter, primera Gran Turismo de la Ferrari, para adquirir otras más secas, esbeltas y elegantes. Fue carrozada (exclusivamente de aluminio y en versión coupé) por Vignale, Ghia, Touring y por la empresa suiza Ghia Aigle, sobre diseño de Michelotti. Pero es Vignale quien se diferencia de los competidores por la originalidad de sus propuestas que, sin duda, pueden ser definidas como las más avanzadas entre todas las realizadas para la 195 Inter. Además, los chasis 195 Inter pueden ser utilizados tanto para una solución de dos lugares cuanto para una 2+2, según las exigencias y los pedidos del cliente.

LUNETA MUY ABOMBADA PARA UN HABITACULO LUMINOSO

En general, las 195 Inter se presentan con un largo capot caracterizado por una trompa muy baja (para esos tiempos) y con los guardabarros casi apenas esbozados. Otra novedad es la luneta muy abombada de algunas unidades: una elección que vuelve más liviana la línea del vehículo y más luminoso el habitáculo.

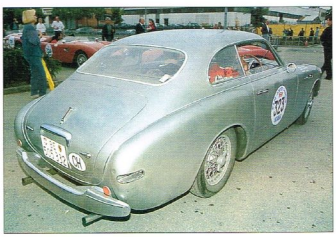
Se puede decir que respecto de la 166 Inter, cuya estructura mecánica general repite la 195, el punto de mayor cercanía eran las llantas de rayos Borrani.

Por otra parte, la 195 Inter deriva de la ganadora de las Mil Millas, la 195 S que en la edición de 1950 de la clásica prueba conquistó no sólo el primero sino también el segundo lugar, con las tripulaciones Giannino Marzotto - Marco Crosara y Dorino Serafini con el copiloto Salani. Corrían todavía los tiempos de los "pilotos caballeros" en las carreras en ruta, y así podía pasar que hasta un "desconocido" del volante, como Giannino Marzotto, pudiese triunfar en la reina de las competencias clásicas italianas. Pero también podía pasar que triunfara un vehículo que no tenía nada que ver con las sport que hicieron su aparición algunos años más tarde. Un vehículo como la 195 S, por ejemplo, una Gran Turismo preparada para las carreras: su 12 cilindros de 2,3 litros brindaba 170 caballos, y gracias al peso de alrededor de 750 kilos podía ofrecer buena performance.

La 195 Inter en acción en las Mil Millas históricas.

UNA COUPE PESADA PERO CON UNA BUENA PERFORMANCE

La misma filosofía que está en la base de la 195 Inter, una coupé seguramente no liviana (pesaba 950 kilos) ni muy potente (su motor, de la misma cilindrada de la 195 S, 2,3 litros, ofrecía sólo 135 caballos), pero pensada para correr en los tortuosos caminos de encantadoras costaneras, escuchando el sonido inconfun-



La 195 fue carrozada por Vignale, Ghia, Touring y por la suiza Ghia Aigle.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 68 x 58,8 mm, cilindrada 2562,51 cm³, compresión 7,5:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	1 carburador Weber 36 DCF
Potencia:	135 CV a 6000 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de aluminio, coupé, 2 puertas, 2 o 2+2 lugares; chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes con elástico transversal y amortiguadores óleo neumáticos; tras. puente rígido con elásticos longitudinales, amortiguadores óleo neumáticos y barra transversal
Frenos:	tambores
Dirección:	tornillo sin fin
Llantas:	de 15 pulgadas
Paso:	2,50 metros
Ejes:	del. 1,278 m; tras. 1,250 m
Peso:	950 kilos
Producción:	entre 1950 y 1952
Unidades producidas:	27

El motor de la Ferrari 195 Inter dispone de 135 CV.

dible del V12 Ferrari y soñando ganar las Mil Millas con un automóvil que, después de todo, no es tan distinto, ni siquiera estéticamente, de los vehículos de los pilotos que, en traje y corbata, se desafiaban sobre las curvas de la Futa y de la Raticosa.

Volante a la derecha para la Ferrari 195 Inter, un volante de aluminio con aro de madera.

ESTRECHO PARENTESCO CON LA 195 S DE CARRERA

La 195 Inter tiene una compresión no exagerada, pero apenas un punto inferior a aquella de la 195 S: 7,5:1 contra 8,5:1. Un buen paso adelante, entonces, con respecto a la 166 Inter, dotada de un V12 dos litros con apenas 110 caballos.

LA 212 INTER LE PUSO PUNTO FINAL A LA CARRERA DE LA 195 INTER

Contemporáneamente a la 195 Inter, hace su aparición la 212 Inter (año de nacimiento, en versión coupé: 1952), el automóvil que marca el comienzo de la colaboración entre Ferrari y Pinin Farina. La 212 Inter es más potente (dispone de 150 caballos) y más veloz que la 195 Inter: casi 200 kilómetros por hora y ofrece realmente la sensación de encontrarse al volante de uno de los bólidos de las Mil Millas.

Su presentación acorta la vida productiva de la 195 Inter, que se jubila tal vez un poco antes de lo que habría merecido. Cuando la última 195 Inter sale de la línea de montaje, en 1952, la cuenta se detiene en 27 unidades. Demasiado pocos para entrar en el Mito.

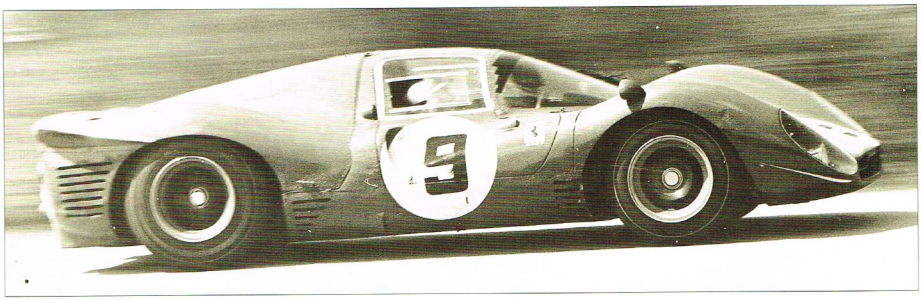
EL PORQUE DE UN NOMBRE

En los comienzos de la historia de la Ferrari sólo había vehículos proyectados para las competencias: 125 S, 159 S, 125 F1, 166 F2, 166 MM. Luego Enzo Ferrari entendió que era tiempo de darles espacio a vehículos de ruta que pudieran representar un pasatiempo para los más ricos entre los apasionados por los autos de aquella época y que tuviesen el sabor de las competiciones. Así nació una 166 "domesticada", para ser usada en los caminos de todos los días. Su nombre era 166 Inter, y esta palabra Inter por algunos años identificó todos los modelos de ruta con el Cavallino Rampante sobre el capot. De esta manera, después de la 166 Inter llegaron la 195 Inter y la 212 Inter. Paralelamente, volvieron a nacer los modelos América de gran cilindrada, destinados al mercado de EE. UU. Sólo con el nacimiento de la 250 (primero Europa y luego GT) se abandonó la costumbre de identificar como Inter los autos de ruta de la Ferrari.

LAS ESCUDERIAS

NART, la Ferrari a la americana

La fundó Luigi Chinetti, triunfador en 1949 en Le Mans con uno de los primeros autos del Cavallino. Ganó muchísimo e hizo prosperar el Cavallino en los Estados Unidos.

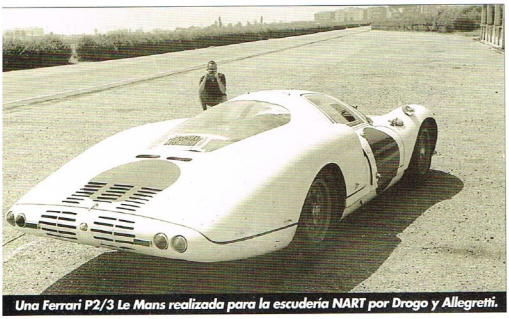


Además de competir "por su cuenta" en todas las pistas del mundo, la Ferrari delegó siempre una parte significativa de su actividad deportiva tanto a un número importante de "pilotos caballeros" cuanto a varias escuderías privadas. La más famosa de ellas, y una de las más victoriosas, es conocida con el nombre de NART, iniciales de North American Racing Team.

NACE EN 1958 POR MERITO DEL "FERRARI DE AMERICA"

Fue fundada en 1958 por Luigi Chinetti, también llamado "el Ferrari de América", por su condición de importador de los autos del Cavallino Rampante en los Estados Unidos: un importador, vale la pena precisarlo, que vendió en casi medio siglo ¡cerca del 40 por ciento de la producción total de la Ferrari!

Arriba, Pedro Rodríguez en los 1000 Km de Monza de 1967 con la 330 P4 de la NART.



Una Ferrari P2/3 Le Mans realizada para la escudería NART por Drogo y Allegretti.

Luigi Chinetti delante de la targa dedicada a él mismo en Le Mans.

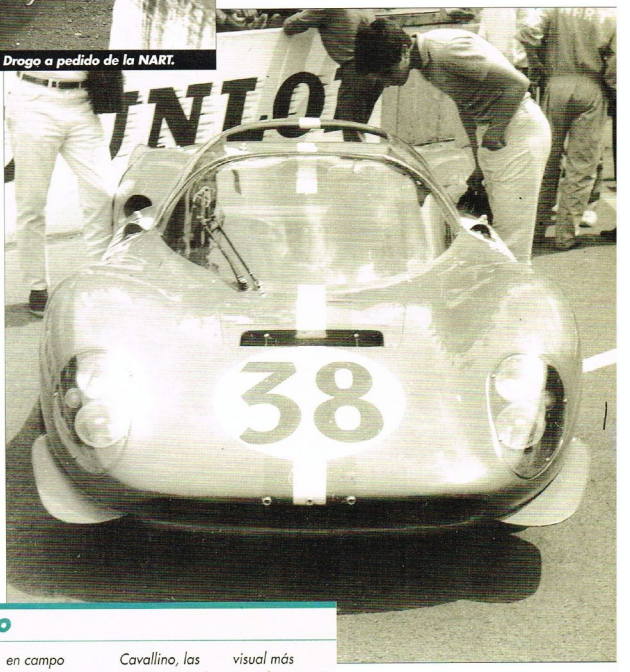
Otra Ferrari P2 transformada en 1967 por el carrocero Drogo a pedido de la NART.

Ex piloto de notable éxito (en su historial brillan nada menos que tres victorias en las 24 Horas Le Mans y una en la Carrera Panamericana), Chinetti estuvo siempre convencido de la importancia de las carreras en la promoción de las ventas de automóviles. Pero las razones comerciales no alcanzan, por sí solas, para explicar enteramente su compromiso como "team manager".

LA NART LLEVA JOVENES TALENTOS A LA FERRARI

Antes del nacimiento de la NART, muchos jóvenes pilotos pudieron debutar al volante de autos Ferrari sólo gracias al patrocinio de la Luigi Chinetti Motors, y después de haber obtenido las mejores victorias Chinetti no renunció a este papel de descubridor de talentos, que lo apasionó hasta el final.

LOGRA LA PRIMERA VICTORIA ABSOLUTA EN LOS 1000 KM DE PARIS



Le Mans 1966: la Dino 206 S de la NART de Kolb–Follmer.

El debut de la NART se realizó el 23 de marzo de 1958 en las 12 Horas de Sebring: Arents - Reed - O'Dell, con una 250 GT, se clasificaron sextos. Siguieron algunas temporadas de resultados alternados, hasta que en 1961 los "hermanitos terribles", Pedro y Ricardo Rodríguez, conquistaron la primera victoria absoluta, en los 1000 Km de París. Luego, Pedro se impuso en el Nassau Governor's Trophy, en la Doble 500 Km de Bridgehampton (1962)

HISTORIA DE UN SIMBOLO MITICO

Para darle vida a una verdadera sección de carreras de su empresa, Chinetti fue ayudado por los amigos George Arents, Jan de Vroom y Margaret Strong, sobrina de John Davison Rockefeller (y además marquesa de Cuevas). El nombre le fue inspirado a Chinetti por la razón social de una empresa de transportes, pintada sobre la lona de un camión: North American Van Lines. "Como símbolo –contó Chinetti en una entrevista– elegí naturalmente el Cavallino negro en campo amarillo, pero en la parte superior, en lugar del tricolor italiano, hice insertar una franja azul con ocho estrellas blancas. Por debajo del Cavallino, las palabras North American Racing Team. Posteriormente fue el propio Enzo Ferrari el que me convenció de utilizar las iniciales, por su impacto visual más inmediato." Así la escudería se volvió NART, luciendo en la parte alta de su nuevo emblema, en lugar de las estrellas, la bandera de los Estados Unidos.

y en el GP de Canadá (1963). Y llegaron para la NART los dos años de oro. En 1964 Pedro Rodríguez y Phil Hill triunfaron con una GTO en las 24 Horas de Daytona; luego Pedro logró tres éxitos consecutivos en Canadá. A fin de temporada, Ferrari, por protesta contra la fallida homologación de la berlinetta 250 LM, renunció al carnet de competidor y al color rojo de sus autos.

Las monoplazas de John Surtees y Lorenzo Bandini corrieron en los Grandes Premios de los EE.UU. y de México inscriptas por la NART con los colores blanco y azul de los Estados Unidos. Y John Surtees se coronó campeón del mundo de Fórmula 1. En 1965 la Ferrari fue primera en las 24 Horas de Le Mans con la berlinetta de la discordia, la 250 LM.

Para la NART que la inscribió, con los pilotos Mastern Gregory y Jochen Rindt, éste quedará como el triunfo más sensacional. Rindt ganó otra vez en Zeltweg, Rodríguez y Guichet se impusieron en las 12 Horas de Reims, y éste será el último gran éxito de la escudería, que sin embargo continuará luchando con honor (obteniendo buenos resultados y victorias de categoría) hasta 1982.

Arriba de sus autos se alternaron pilotos de renombre y jóvenes promesas: además de los apellidos citados, resaltan los nombres de Dan Gurney, Richie Ginther, Jim Hall, Graham Hill, Stirling Moss, Roger Penske, Umberto Maglioli, Nino Vaccarella, Mario Andretti, Giancarlo Baghetti, Jean Pierre Jarier, Jaques Laffite, todo un libro de oro del automovilismo deportivo.

Sandro Munari, un verano con el Cavallino

En mayo de 1972 debuta con la Ferrari 312 P/B uno de los mejores pilotos de rally italianos de todos los tiempos. El "Drago", en pareja con Merzario, gana la Targa Florio. Repetirá poco después en Austria y luego volverá al rally.

Sandro Munari, llamado el "Drago", fue ferrarista por un día (o poco más), pero se trató de un día consagratorio. Sucedió el 21 de mayo de 1972, cuando la Casa del Cavallino le confió una 312 P/B al mejor piloto de rally italiano y él, en pareja con Merzario, la llevó a la conquista de una espléndida victoria en la Targa Florio.

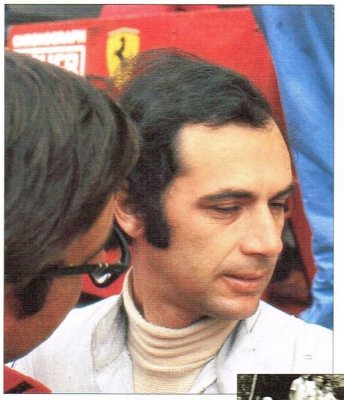
UN TALENTO AUTOMOVILISTICO NACIDO EN VENETO

Nacido en Cavarzere, en la provincia de Venecia, el 27 de marzo de 1940, Sandro comienza a correr con los kartings; después, en 1964, se vuelve copiloto de Arnaldo Cavallari: el debut es prometedor, ambos (con un Alfa Romeo Giulia Super) ganan el rally de Cerdeña, luego el de San Martino di Castrozza y a fin de temporada Cavallari es campeón italiano por tercer año consecutivo. En 1965 Munari siente que puede ser protagonista y pasa al volante. Con Lancia debuta en Finlandia, en el Rally de los Mil Lagos donde, además de destacarse, estudia y trata de imitar las técnicas de manejo de los especialistas nórdicos, Aaltonen, Makinen y compañía. El año siguiente, en el Rally de Montecarlo, causa sensación manteniendo la segunda posición hasta la última prueba especial y perdiéndola luego por una banal distracción.

EN 1967 GANA REPETIDAMENTE Y SE CORONA CAMPEON ITALIANO

Sandro ya está lanzado. En 1967 gana repetidamente y conquista su primer título de Campeón de Italia. La Fulvia Coupé HF, en sus manos, de pequeña outsider se vuelve gran protagonista en los máximos niveles: se pone en evidencia en ese mismo

Sandro Munari al volante de la Ferrari 312 P/B en la Targa Florio de 1972 que ganará en pareja con Merzario.



Sandro Munari, a la izquierda en un primer plano, al volante de la 312 P/B en la Targa Florio de 1972.

1967, cuando Munari se adjudica el Rally de los Alpes Orientales y el prestigioso Tour de Córcega.

Un grave accidente en el curso de la fase de acercamiento del Rally de Montecarlo (en el que encontró la muerte su copiloto Luciano Lombardini, al volante en ese momento) lo frena por buena parte de 1968.

Se recupera y en 1969 es otra vez campeón de Italia. Luego le apunta decididamente a los logros internacionales y en 1971 es segundo en el Campeonato Europeo, con victorias en los rallies de Semperit, San Martino y Mil Minutos. En 1972 se impone por primera vez en el Rally de Montecarlo, luego llega el magnífico paréntesis con el triunfo en la Targa Florio (seguido un mes más tarde por un cuarto lugar, siempre con Merzario y la 312 P/B, en los 1000 Km de Austria).

Munari con su amada Lancia Fulvia, en este caso en versión botecito.

En 1973, llegan la Lancia Stratos y muchos memorables días de gloria. El detalle tiene que ser forzosamente telegráfico: 1973, Rally Firestone, Tour de France y título europeo; 1974, Cuatro Regiones, San Remo, Rideau Lakes, título mundial para Lancia; 1975, Montecarlo, Cuatro Regiones, Lancia Mundial; 1976, Montecarlo, Portugal, Tour de Córcega, Lancia Mundial; 1977, Montecarlo, Nueva Zelanda, San Martino, Valle de Aosta.

LUEGO DE DEJAR LAS CARRERAS SE VUELVE UN HOMBRE-IMAGEN

A fin de año gana también la Copa FIA, anticipo del Campeonato Mundial Rally para Pilotos que será instituido el año siguiente. Pero ya Sandro Munari dio lo mejor de sí. Se retirará y se ocupará de relaciones públicas, primero para el Grupo Fiat y luego para Lamborghini, aunque todavía tendrá algunas satisfacciones en las carreras para autos históricos: con una Giulia GTA de la Escudería del Portello ganará en 1995 el Campeonato Europeo.

LA CARRERA DE SANDRO MUNARI

Sandro Munari (Cavarzere, Venecia, 27 de marzo de 1940), además de ser uno de los mejores pilotos de rally de todos los tiempos, se expresó en alto nivel también en las carreras de velocidad: en su historial figuran el segundo lugar en el Circuito del Mugello 1967 con una Fulvia Coupé prototipo, la victoria en la Targa Florio y el cuarto lugar en los 1000 Km de Austria 1972 con la Ferrari, que ese año fue la ganadora del Mundial de Marcas, y el tercer lugar en la Targa Florio 1973 con Lancia Stratos. Obviamente, sus conquistas más prestigiosas las obtuvo en el campo de los rallies: dos títulos italianos (1967 y 1969), uno europeo (1973), una Copa Internacional FIA (equivalente al Mundial Pilotos Rally, 1977), cuatro títulos Mundiales de Marcas con Lancia (1972, 1974, 1975 y 1976), un título de Campeón Europeo de Autos Históricos (1995). Su nombre figura en casi todos los rallies más importantes, y cuatro veces en el más prestigioso de todos: el Rally de Montecarlo.

PINTURA

Nani Tedeschi, el Cavallino corre en la campiña

De Ascari a Taruffi, de Villeneuve a Berger, de la 166 a la F1 actual, pilotos y máquinas de Maranello están en primera fila en la obra del artista italiano, célebre en Japón.

Nani Tedeschi, a la izquierda, con Piero Ferrari, hijo de Enzo.

La Emilia, o mejor dicho la Baja Padania, invade todo el pensamiento artístico y la obra de Nani Tedeschi, pintor de sesenta años con una verdadera pasión por los automóviles que, como muchos de sus coetáneos, adquirió esperando en la noche a los protagonistas de las Mil Millas en las banquinas de las rutas polvorientas de esos tiempos lejanos.

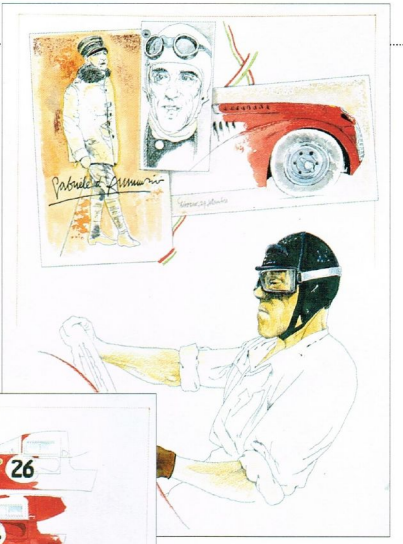
NANI TEDESCHI NACIO MUY CERCA DE MARANELLO

Nani Tedeschi es oriundo de Cadelbosco di Sopra, casi un vecino de Maranello y de Enzo Ferrari.

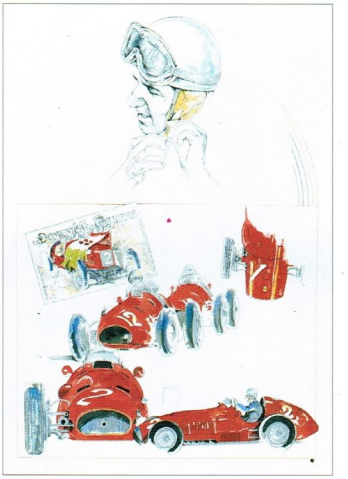
La pasión de Tedeschi por la pintura se remonta a su juventud: desde niño amaba pintar, y luego de recibirse en Medicina volvió a los estudios de dibujo, aprendiendo las técnicas de grabado en Urbino. Como artista debutó en 1965, con una serie de "collages". Llegaron pronto sus primeras muestras personales, pero los temas automovilísticos empezaron a aparecer a partir del final de los años ochenta, cuando Nani Tedeschi comenzó a pintar automóviles, casi siempre de competición y casi siempre Ferrari, a menos que se tratara de autos piloteados por Enzo Ferrari y Tazio Nuvolari, su otro mito personal. Muy a menudo los autos retratados por Tedeschi se encuentran en el ambiente natural del artista, la campiña, la chata llanura del Po, representada de día y de noche: una casa de campo detrás de un auto conducido por el "Drake", en la obra titulada *Ferrari piloto, 1919*, inspirada por un estudio para un catálogo Ferrari de 1988/89; o la carrera en la noche desgarrada por los faros de los vehículos de Piero Taruffi y Alfonso de Pórtago, en *Taruffi, Crosara y Marzotto, Mil Millas*, obra de 1987 maravillosamente dominada por los retratos a lápiz de los tres pilotos cerca de una 166 MM y de la trompa de una 315 S, ambas casi sin contornos.

PREFIERE DIBUJAR AUTOS Y PILOTOS JUNTOS

El mismo tema, el del auto junto a la imagen del rostro del campeón que lo utilizó, es desarrollado en *González, GP de Gran Bretaña 1951*, homenaje al primer éxito de la Casa de Maranello en Fórmula 1, y también en *Ascari*, una tela 70

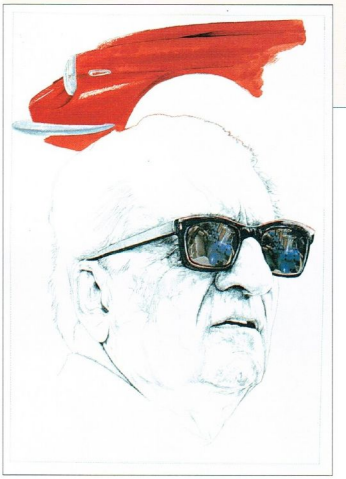


Tres cuadros dedicados a tres pilotos cuyas gestas fascinaron a Nani Tedeschi: a la derecha, Tazio Nuvolari y Alberto Ascari y, abajo, Lorenzo Bandini.



LOS PRECIOS

Para obras sobre papel, las cotizaciones de las pinturas de Nani Tedeschi oscilan entre los 600 y los 4000 dólares, en función del tamaño. Más de 5500 para las técnicas mixtas sobre madera o tela. El pintor realiza también litografías que pueden ser impresas en tiradas de un centenar de copias sobre papel: el precio varía entre 17.000 y 23.000 dólares. La dirección de Nani Tedeschi es: via Camellini 7, Prato Fontana, 42100 Reggio Emilia. Teléfono: 0039-0522-513461.



Enzo Ferrari junto a la trompa de una de sus Gran Turismo.

x 100 cm que hoy pertenece a una colección privada japonesa, al igual que *Nuvolari 1° con Guidotti con Alfa Romeo Zagato*. El tema de la campiña es constante también cuando Nani Tedeschi pinta escenas de la Targa Florio: menos chata pero igualmente verde, con los característicos contrastes cromáticos que abundan en toda la obra del artista emiliano.

EN SUS TELAS, EL CAVALLINO DE AYER Y DE HOY

Tedeschi no olvidó la actualidad, como demuestra un hermoso retrato de Berger, hecho después de su llegada a la Ferrari, en el habitáculo de su monoplaza antes de la largada de un gran premio. A sus espaldas no están las tribunas, sino el campo que rodea el circuito y la bola de fuego del sol en el horizonte.

Nani Tedeschi realizó también algunas obras para la Galería Ferrari, por expreso pedido personal de Enzo Ferrari. De esos cuadros nació la fama de Tedeschi en Japón, país para el cual actualmente trabaja muchísimo.

MODELISMO

Las Testa Rossa

De Solido a Bang, en los años ochenta florecieron las reproducciones en escala de la sport que, hace cuarenta años, encendió el corazón de los hinchas del Cavallino Rampante.

Singular destino el de las primeras Testa Rossa, que no recibieron las atenciones de los constructores de modelos en escala en los años en los que "despoblaban" las carreras de duración y velocidad, y que tan sólo en los años noventa tuvieron su momento, gracias a empresas italianas como Brumm, Bang y Art Model.

SOLIDO PRESENTO EN 1958 SU PRIMERA TESTA ROSSA

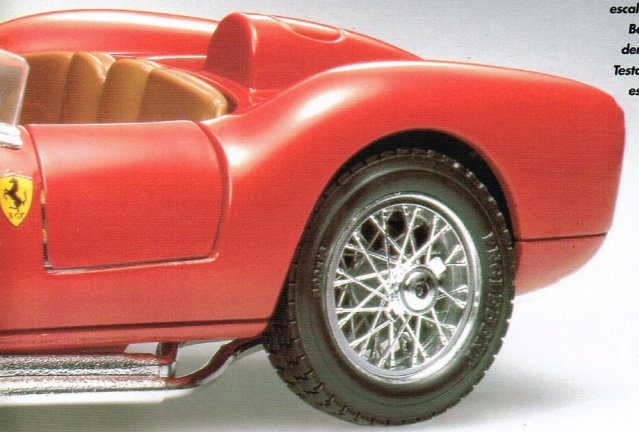
El modelo más célebre es en escala 1/43, de la francesa Solido: número de catálogo 103, fue producido desde 1958 en el clásico color rojo carrera, con piloto al volante y números del uno al nueve. Fue el primer modelo que superó los 60 dólares de cotización en las ferias de trueque de los años ochenta, y fue también la primera reproducción de la Solido que fue replicada por Verem, en 1986. La copia se reconoce por el número 6 en un círculo negro sobre las puertas y por la marca Verem en el fondo del auto. Hoy el mismo modelo (Nº 4 sólo sobre el capot) pertenece a la colección Solido Nostalgia y se vende en una confección especial que incluye también la reproducción de la caja de cartón de la época.

RARAS VERSIONES LE MANS LLEGADAS A ITALIA EN 1991

Todavía más raras son las ediciones realizadas bajo licencia

LOS PRECIOS Y QUIEN LAS PRODUCE

Brumm, Strada Lomazzo-Bizzarrone 3, 22070 Oltrona S. Mamette (CO), Tel. 0039-031-931772, 11 dólares. Bang, via degli Abeti - 61100 Pesaro, Tel. 0039-0721-24403, 22 dólares. Art Model, via Toscana 85, 61100 Pesaro, Tel. 0039-0721-452413, 25 dólares. Burago, via G. Galilei 4, 20040 Burago de Molgora (MI), Tel. 0039-039-60861, 1/18 16 dólares, 1/18 De Luxe con base de madera 23 dólares, 1/24 7 dólares. Solido Nostalgia - distr. de Idee Commerciali, via Cefalonia 56, 25125 Brescia, Tel. 0039-030-2427129, 17 dólares.



En la foto grande, la Testa Rossa en escala 1/18 de Burago. A la izquierda, la TR para Le Mans 1958 en escala 1/43 de Bang y, a la derecha, una Testa Rossa en escala 1/43 producida por Brumm.

bía aparecido la 250 TR de Brumm, que enseguida fue vuelta a proponer en diferentes variantes. No hay que perderse el modelo (N° 150) que apareció en 1995 en serie especial limitada (5000 piezas), dedicado a las protagonistas de la Targa Florio. Después, en los años noventa, llegaron Bang y Art Model.

La 250 TR de Bang ya fue propuesta en una decena de variantes, que se refieren en su gran mayoría a los ejemplares presentados en las 24 Horas de Le Mans de 1958 y en las Mil Millas Históricas de 1988. También apareció la versión con los guardabarros unidos a la carrocería, lo cual permitió entre otras cosas reproducir el vehículo de Hill - Gendebien ganador en Le Mans en 1958. Todos los modelos Bang tienen las llantas de rayos de aluminio y detalles grabados.

Las 500 TRC de Art Model, por su parte, disponen hasta de capot que se levanta. También en este caso, la variedad de versiones es muy amplia.

COTIZACIONES DE LOS MODELOS MAS RAROS

La 500 TRC de la Solido superó los 70 dólares en la versión original; 28 dólares vale la réplica Verem y 35 las dos versiones Le Mans presentadas en 1991. La 250 TR Targa Florio '59 de la Brumm se comercializa entre 15 y 20 dólares, mientras que los coleccionistas especializados en el Cavallino gastan hasta 30 dólares para los primeros Progetto K, con la carrocería de resina y el chasis de metal.

La Testa Rossa de Pedro Rodriguez en escala 1/43 de Brumm.

Solido en Brasil y España por Solido Brosol y por Solido Dalia. Esta última propuso ya en 1958 la 500 TRC con los números de carrera 6 y 7, ambas pintadas de rojo o de blanco (más raras y preciosas), mientras que Brosol lanzó en 1972 su Testa Rossa. No hay que perderse la dos versiones de la colección Le Mans 2, una amarilla y la otra azul, llegadas en pequeñas cantidades en 1991.

En 1980, en cambio, hizo su debut el modelo más conocido y más ganador de la familia Testa Rossa: la 250 TR de 1957 (con los guardabarros separados de la carrocería) de Burago, en escala 1/18.

UN BEST-SELLER DE BURAGO EN ESCALA 1/18

Cuatro aberturas, numerosos detalles mecánicos y la buena terminación general hicieron de esta reproducción un verdadero "capolavoro", que sin embargo no tiene atractivo para el coleccionista sino en la versión Le Mans 1957, pintada de amarillo con franja negra, propuesta en kit en 1981. En cambio, en 1984 debutó la edición en escala 1/24, dotada de tres aberturas. En 1983, entre tanto, ha-

CASI IMPOSIBLE DE ENCONTRAR: LA 250 TR DE PROGETTO K

Por último, y hace tiempo salidas de producción, casi imposibles de encontrar, están las 250 TR de Progetto K. La pena por su desaparición es aliviada por el hecho de que Bang ya volvió a proponer casi todas las versiones más importantes.

1970 F1 312 B: FORMULA MODERNA

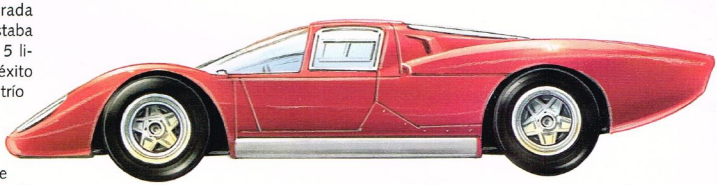
Es la primera monoplaza moderna impulsada por el 12 cilindros boxer, con chasis semiautoportante, después del paréntesis de la 512 de 1965. Entre las novedades figuran el cigüeñal con 4 soportes, dotado de junta elástica para absorber las vibraciones, y las válvulas inclinadas a 22°. Obtuvo dos victorias mundialistas con Jackie Ickx (Austria y Canadá) y otra con Clay Regazzoni (GP de Italia), que terminan respectivamente en el segundo y tercer lugar el Mundial de 1970.

Motor: 12 cilindros en V a 180°, trasero central, 78,5 x 51,5 mm, 2991 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisas de cilindros de aluminio, compresión 11,5:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	450 CV a 12000 rpm

Chasis:	autoportante con paneles de aluminio
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	534 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1970 512 S: EL ANTI PORSCHE

Auto protagonista de la temporada 1970 del Mundial de Marcas, estaba equipado con un 12 cilindros de 5 litros de cilindrada. Después del éxito en las 12 Horas de Sebring con el trío Giunti-Vaccarella-Andretti, tuvo que inclinarse frente a la superioridad del Porsche 917, que se adjudicó las 24 Horas de Le Mans y el Campeonato del Mundo de Marcas. Según el tipo de prueba (sobre trazados mixtos o veloces) fueron preparadas dos diferentes carrocerías, con cola corta o larga.

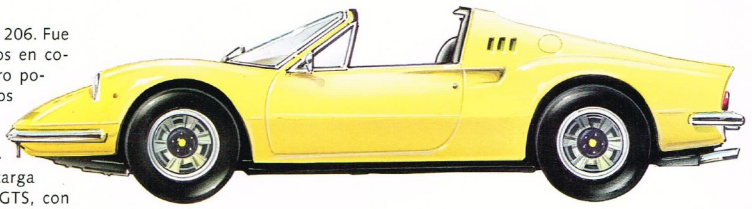


Motor: 12 cilindros en V, trasero, 87 x 70 mm, cilindrada 4994 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 11,8:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Lucas
Potencia:	550 CV a 8500 rpm

Chasis:	semiautoportante
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	840 kilos
Velocidad máxima:	340 Km/h

1970 DINO 246 GT Y GTS: PEQUEÑOS CAVALLINOS

Evolución del modelo Dino 206. Fue dotada del motor 2,4 litros en común con el Fiat Dino (pero potenciado hasta alcanzar los 195 CV) y de faros carenados. En el Salón de Ginebra de 1972 fue presentada la versión spider o targa de la 246 GT, bautizada GTS, con techo móvil de plástico, que se guardaba detrás de los asientos. Las aletas para sol fueron sustituidas por cortinas enrollables, como en la Daytona Spider.



Motor: 6 cilindros en V a 65°, trasero transversal, 92,5 x 60 mm, 2419,20 cm³, monoblock y tapa de cilindro de aleación liviana, compresión 9:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCNF/7
Potencia:	195 CV a 7500 rpm

Chasis:	jaula de caños
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados con asistencia hidráulica
Peso:	1080 kilos
Velocidad máxima:	245 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michael Schumacher con la Ferrari F 310 en el Gran Premio de San Marino de 1996.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

375 Plus,
objetivo: Carrera Panamericana

330 GTC-GTS,
entre el boom y el '68

Curiosidad,
historia del símbolo del Cavallino

Modelismo,
todas las Dino de ruta